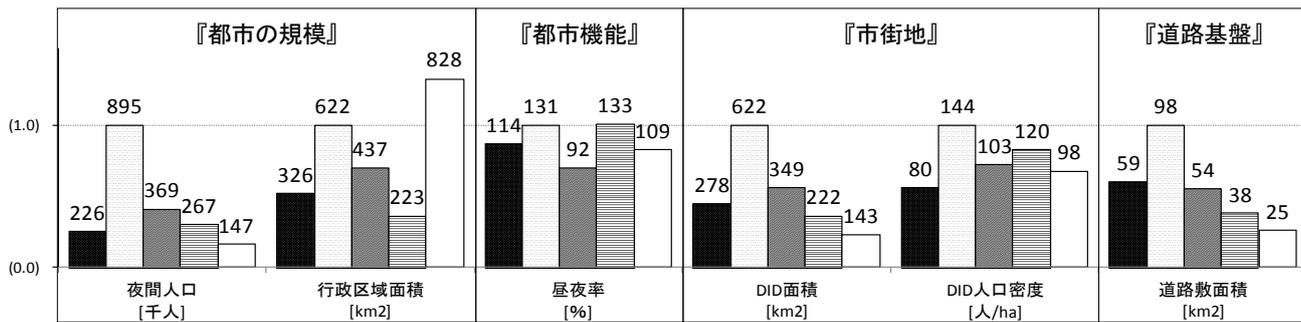


Vol.3 交通実態の大都市比較～本市の交通実態は他都市とどのように違っているか～

中京都市圏に限らず全国の都市圏でパーソントリップ調査が実施されています。そこで今回は、中京都市圏を含めた3大都市圏のパーソントリップ調査結果をもとに主要5都市（名古屋と東京・横浜・大阪・京都）の発生集中トリップを比較し、本市の交通実態をみてみることにします。

都市に関する基礎指標からみた本市の特徴

●様々な指標で5都市を比較してみると、本市は、『都市の規模』はそれほど大きくありませんが、『都市機能（従業地・通学地）』は比較的集積しているといえます。また、ゆとりある『市街地（DID）』が形成されている中で、豊かな『道路基盤』が整っているともいえます。



図一 都市に関する基礎指標

※縦軸の（ ）は東京区部を1.0とした指数表記をしている

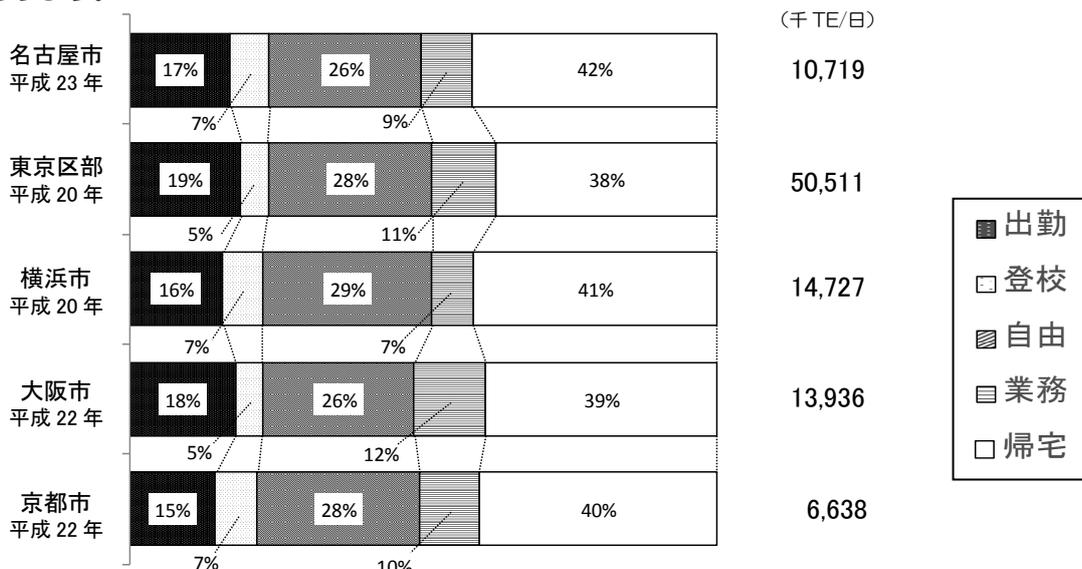
※平成22年10月時点（道路敷面積は平成24年4月時点） 出典：H22名古屋市道路統計

※「道路敷面積」は、各主要都市の国道、県道、市道の道路面積を示す。

トリップの目的構成の都市比較からみた本市の交通実態

まず、5都市の発生集中トリップの目的構成を比較してみます。

- 発生集中トリップの目的構成は、各都市でそれほど差はみられませんが、東京・大阪は出勤目的の割合が比較的高く、従業地としての特徴が現れており、本市も東京・大阪に近い都市といえます。
- 一方で、横浜は自由目的の割合がやや高く、東京・京都もやや高めとなっています。
- まちなかの移動が多い（帰宅以外のトリップが多い）都市ほど帰宅トリップの構成比が低くなります。東京・大阪は自由や業務などの移動が相対的に多い活発な都市ですが、本市はそれほど活発な都市とはいえない状況にあります。



図一 主要都市発生集中トリップの目的構成比（目的不明トリップを除く）

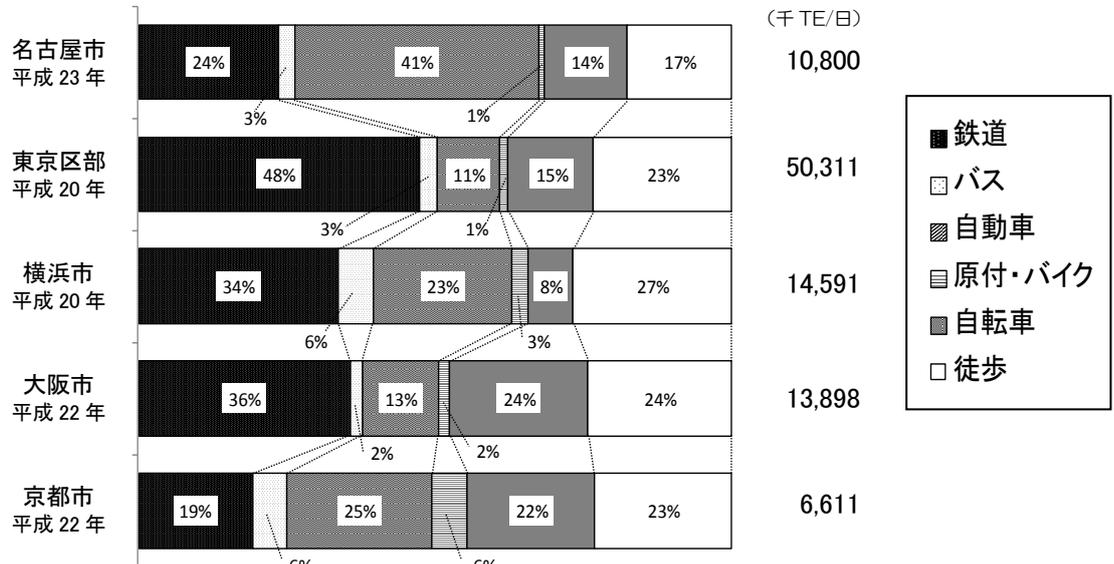
資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査【第5回調査圏域集計】

本市の目的構成をみると、出勤は東京・大阪並みに高いといえますが、自由・業務は相対的に低めで、その裏返しである帰宅も高めとなっています。本市は出勤などの定常的な動きはそれなりにありますが、仕事・買物・観光のような都市活力に繋がる動きはそれほど多くない都市といえます。

トリップの代表交通手段構成の都市比較からみた本市の交通実態

次に、5都市の発生集中トリップの代表交通手段構成を比較してみます。

- 鉄道利用は、東京が約5割と格段に高く、また、横浜・大阪も3割強と高くなっています。一方、中京都市圏内では相対的に鉄道利用割合が高い本市は、5都市比較では2割強と低くなっています。
- また、本市は他都市と比べ自動車の利用割合が高く、徒歩が低くなっています。



図一 主要都市発生集中トリップの代表交通手段利用構成比 (代表交通手段不明トリップを除く)

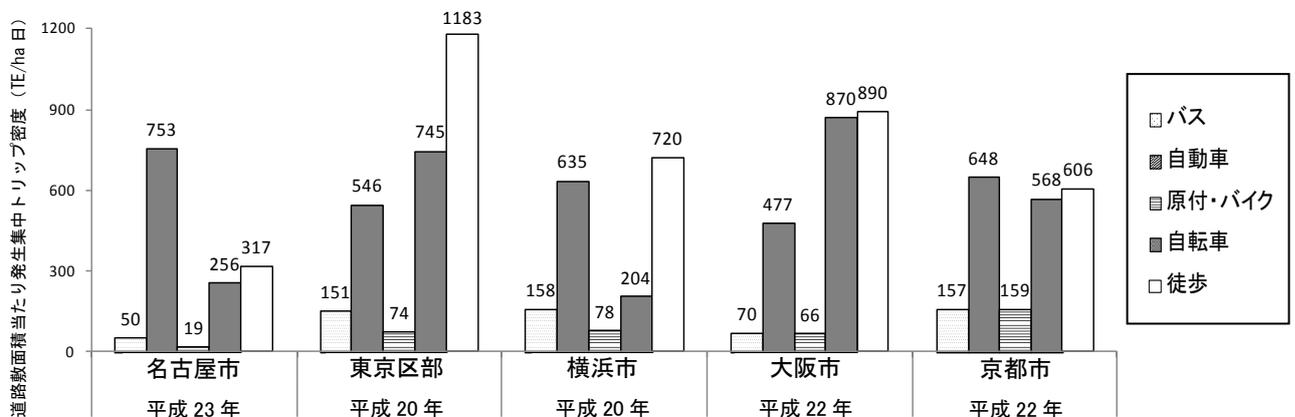
資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査【第5回調査圏域集計】

交通手段でみると、5都市の違いが明確に現れ、本市は鉄道・徒歩の割合がやや低く、逆に自動車の利用割合がかなり高くなっています。市街地・道路基盤の状況を見ると、大都市の中でも車が使しやすい環境にあり、どこに行くのも車という行動スタイルが浸透している実態がうかがえます。

道路敷面積当たりトリップの都市比較からみた本市の交通実態

さらに、各都市の発生集中トリップと道路敷面積をもとに、道路空間の使われ方の違いをみてみましょう。

- 自動車トリップ密度でみると、本市が最も高く、京都・横浜・東京の順で高くなっています。
- また、徒歩トリップ密度は東京が最も高く、一方、本市では東京の1/4程度と最も低くなっています。
- バストリップ密度をみても、東京・横浜・京都が高くなっており、本市はその1/3程度とやや低めとなっています。



図一 主要都市の道路敷面積当たり発生集中トリップ密度

資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査【第5回調査圏域集計】

各都市の道路空間の使われ方を発生集中トリップ密度からみてみると、本市は他都市と比べ自動車の利用が格段に多いことや、バス・徒歩が少ないことが特徴となっています。

パーソントリップ調査についてもっと詳しく知りたい方は、以下のHPをご覧ください。
 中京都市圏総合都市交通計画協議会：<http://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/index.html>